SPORTUL magazin

Neobosiții cutezători ai timpurilor noastre

Îmblînzitorul hidrosferei

Cele 7/10 din suprafața globului acoperite cu apă au trezit curiozitatea omului, încă din vremuri imemoriale.

Învelișul acesta lichid, uriaș și misterios l-a tentat și l-a chemat pe om de timpuriu. Basoreliefuri asiriene din sec. IX înaintea erei noastre ne reprezintă poate pe primii acvanauți. Despre cufundări în mediul lichid al planetei au vorbit și au scris și Aristotel, Leonardo da Vinci și Jules Verne.

La început oamenii pătrundeau în apa mărilor și oceanelor fără nici un aparat auxiliar, chemați de nevoia de a pescui sau de a culege perle sau mărgean. Cu timpul s-a trecut la aparate de cufundat cu tub, clopot, sac, costum cu cască, pînă s-a ajuns la costumul de scafandru de azi, pus la punct prin 1850 de către francezul Cabinot.

Printr-un progres rapid s-a ajuns apoi la aparate de scufundare în grup — la așa numitele batiscafe — al căror părinte este celebrul profesor August Piccard. De altfel, fiul acestuia, Jacques Piccard, însoțit de un ofițer din marina americană, a atins într-un astfel de aparat, în 1960, unul din punctele cele mai adînci ale Oceanului Pacific — 10 960 m.

Comandorul Jean Yves Cousteau este unul dintre primii oameni care au forțat porțile universului lichid al Terrei. La 20 de ani și-a pus prima mască de scufundător și de atunci, de mai bine de patru decenii, este un neobosit as al acestei îndeletniciri.

Pornită din setea de aventură a anilor, pasiunea lui Cousteau s-a transformat într-o meserie grea, frumoasă și dintre cele mai utile.

Ce vor, ce caută, Cousteau și toți oceanografii, acolo, în adîncurile spațiilor lichide?

El — ca și ceilalți — vor să descopere lumea fabuloasă a faunei și florei marine, acea fals-numită „lume a tăcerii", în care viața palpită cu aceeași intensitate ca pe uscat. Caută bogății care se găsesc din belșug, începînd

de la petrol și continuînd cu rezervele de minerale și de sare. Caută hrana pe care oceanele o pot oferi cu dărnicie înfometaților pămîntului.

De cînd și-a pus prima mască de plonjor, timp de patru decenii, Cousteau — acest om care după propria-i mărturisire, n-are un domiciliu stabil — a cutreierat mările și oceanele pămîntului, scormonind adîncimile necunoscute ale hăurilor marine.

De la prima expediție pe nava „Calypso" și pînă la ultima lui aventură de anul trecut, cînd Cousteau a explorat Titicaca, cel mai înalt lac alpin din lume (3 800 m) — tehnica scufundărilor, stilul de muncă, opinia lumii, s-au schimbat radical.

Astăzi oceanografia e o știință recunoscută ca dintre cele mai importante. Și dacă echipa lui Cousteau numără astăzi aproape 300 de oameni, în Statele Unite i se face o concurență acerbă. Recordurile celor care locuiesc și lucrează la mare adîncime sînt spulberate, se modifică de la o lună la alta.

Proiectul francez de explorare a oceanelor, cunoscut sub numele de „OCEAN" este concurat de cel american, „SEALEB", și lupta pașnică dintre ele este urmărită de întreaga opinie publică. S-a preconizat și realizat chiar o colaborare între ele în vederea unei eficiențe mărite.

Îndrăgostit profund de meseria sa, cu atît de diverse aspecte, cu implicații în geologie, biologie, arheologie, cinematografie etc., J. Y. Cousteau și-a crescut și cei doi fii în cultul iubirii mării și a tainelor ei. Unul dintre ei este cineast, iar celălalt arhitect, amîndoi participînd la multe din expedițiile bătrînului tată.

Cousteau — acest nou discipol al lui Thales — vede în Mare — pe lîngă tezaurul nesecat de bogății de tot soiul, și o sursă de inegalabile frumuseți. Iată ce spune el referitor la aceasta:

„Oamenilor li se deschide o lume nouă. Un mediu total diferit. Nu numai pentru exploatarea productivă. Cel al contemplării, reflecției, admirației, al soluțiilor noi, ingenioase. Fundul mării e o sursă de inspirație artistică, muzicală, literară chiar, de o factură cu totul nouă. Înseamnă și o nouă estetică, dacă vreți. Putem vorbi și de un turism submarin, individual sau colectiv; cu un mare viitor.

Găsim în mediul marin un fericit complement al lumii noastre terestre, pe plan intelectual-artistic, ca și în alte domenii. Vreți un exemplu? Dansul. Pe uscat e guvernat în întregime de legile ponderabilității. Sub apă ponderabilitatea dispare însă. Sub apă îți dispare greutatea. Putem inventa un dans de o factură nouă, o artă coregrafică subacvatică. Putem aplica structura geometrică submarină arhitecturii terestre, dîndu-i forme noi. Aș putea cita și alte domenii marine ca surse de inspirație pentru om".

Cousteau este încă unul dintre cei care ne dovedesc că trăim într-o eră în care spiritul iscoditor al omului pornit spre cucerirea Cosmosului, e hotărît să elucideze total și misterele propriei planete.

Dorin ALMAȘAN

Un supermaraton automobilistic

Amatorii de curiozități automobilistice din București vor avea prilejul de a urmări, în aprilie 1970, o caravană ieșită din comun: aceea a Raliului World Cup (Londra — Ciudad de Mexico), organizat de ziarul englez Daily Mirror. Traseul, însumînd 16 000 de mile (circa 25 000 km), va străbate întreaga Europă, America de Sud și Centrală, și va constitui cea mai dificilă întrecere din istoria automobilismului.

Maratonul Londra — Sydney va epuiza deci doar două ediții pînă a fi întrecut. E drept, după cum a declarat însuși secretarul raliului, Londra — Ciudad de Mexico, John Sprinzel, care a și parcurs (desigur, nu în goana mare...) tot traseul, „Sansele cele mai mari le-ar avea o locomotivă sau un tanc". Tentant, nu? Oricum, organizatorii nu pretind decît achitarea taxei de participare (775 lire sterline) ceea ce ar da însă șansa de cîștigare a premiului I (10 000 de lire sterline) și satisfacția de a fi cinstit... fotbalul. Da, fotbalul, pentru că, de fapt, acest fantastic maraton este organizat în onoarea turneului final al C.M. de fotbal. Fotbalul îi va supune deci, pe participanți la un... purgatoriu de 30 de zile și nopți.

Firmele constructoare de automobile au și prezentat candidaturi. Iată, în fotografie, un vehicul care va reprezenta pe British Leyland, cea mai mare fabricantă de automobile din Anglia (cuprinde mărcile Austin, Morris, MG, Rover, Triumph și Jaguar). Deși alegerea liderei echipei nu s-a făcut, Morris-ul 1 800 din fotografie are șanse mari de a fi pilotat cu maximum de pricepere: e o variantă ameliorată a învingătoarei din raliul Londra-Sydney din 1968, iar echipajul va fi compus, probabil, din laureați ai acestui prim maraton: Andrew Cowan (locul I la Sydney), Paddy Hopkirk (locul II) și Brian Culcheth.

Duminicile unui nesportiv

GLASUL ROȚILOR DE TREN

Nu știam că există un rapid Maramureș, care înghite cu zeci peste șase sute de kilometri dintre București și Baia Mare în mai puțin de zece ore. Dar ce ore, Doamne, pentru cine știe să vadă și, pe deasupra, mai prinde și o zi însorită, cum am avut eu norocul să prind! Am pășit de altfel cu dreptul pe peronul Gării de Nord, fiindcă m-a încîntat mica inovație, de o delicată inventivitate, a anunțurilor făcute de feroviarii noștri prin difuzoare: orice comunicare de plecare sau sosire a trenurilor e precedată de un motiv muzical. Iar motivul acesta e capul de refren al cîntecului de viață lungă „Glasul roților de tren" al lui Ion Vasilescu. Ca în vechile jocuri de clopoțel ale burgurilor de odinioară, care întîmpinau din turlele lor grave poștalioanele, duse sau venite de departe, microfonul transmite călătorilor mica vrajă, cu adresă sigură la sufletul omului, a muzicii. Muzica aceasta te însoțește și după ce trenul, acționat de tensiunea rețelei electrice, se pune în mișcare, confundîndu-se treptat cu alfabetul de ritm și melodie al goanei roților pe șine.

Mă gîndeam făcînd voiajul lung de la o margine la alta a țării, la Stefan Zweig, căruia meseria de scriitor i-a fost mai scumpă decît viața și care spunea că orice călătorie e aventură și sport. Nu numai în diligențele de altădată, pîndite de atîtea primejdii și surprize, ci chiar cu trenul confortabil de azi, care merge ager și voinicește, fluieră și cîntă prin văi, peste poduri zvelte, prin lunci cu pajiștea coaptă de anotimp.

Sportivitatea călătoriei mi se pare că ar consta în atenția și concentrarea pe care drumul o impune făpturii noastre, în observația ce-o stimulează și o ascute. Îți simți gîndurile cum aleargă și inima cum zboară în cadența vitezei, devenind sensibile ca o placă fotografică obligată să înregistreze tot. Eu am înregistrat, pe lîngă filigranele de aur ale lizierelor de pădure, revenelile de brusturi din zăvoaiele de munte, perdelele de brazi întunecoși de pe coastele mureșene, și sîrguința și priceperea mîinii omenești, care înfrumusețează realitatea. Nu numai orașele cu obrazul nou și satele cu înfățișarea primenită, nici doar uzinele răsărite din nemărginirea cîmpiilor ca niște uriașe jucării din sticlă, beton și aluminiu, ci și acele mărunte atenții pe care omul le are față de mediul său imediat. Am văzut astfel, gări cu mușcate în ferestre și peronul împodobit de copaci tineri, altele lîngă a căror clădire rîd grădini întregi de flori sau se înșiră alei de plopi și mesteceni. Ici-colo se întîlnesc pînă și terenuri de sport, pardosite cu zgură bine bătătorită, cu pistă pentru alergări și porți pentru mingea de fotbal spoite cu var. Ce bucurie pentru ochiul călătorului și, îndeosebi, ce bucurie pentru ochiul mecanicului locomotivelor bătătorind aceleași itinerarii!

Am coborît din vagon, în gara Deda, și am cerut voie să urc în Dieselul mai curat ca o farmacie. Am luat loc pe-o strapontină, lîngă mecanicul care avea privirile ca niște picuri de senin. Ars de soare și de jarul vînturilor, avea mîinile la fel de calme și de iscusite, ca ochii. Fiindcă l-am văzut înalt și mlădios, cu mușchii tensionați sub pielea arămie, l-am întrebat dacă face cumva vreun sport.

— Fac, cum să nu fac — a fost răspunsul. Duc, de patru ori pe săptămînă, mii și mii de oameni dintr-un loc în altul. Ajung la destinație fără vreo întîrziere și ating viteza de 120—130 de kilometri la oră. Și asta e sport, nu-i așa?

Am examinat îndelung Dieselul și pe mecanic. Amîndoi erau fericiți. Amîndoi serveau o necesitate și o pasiune omenească: voiajul!

George SBÂRCEA

„Domnul Cronometru" își ia rămas bun

Sfîrșit de vară în Bois de Vincennes. Se desfășurau campionatele Franței pe 1969, pentru profesionisti. Dar nu campionatele făcuseră să se îndrepte spre „Cipale" peste zece mii de spectatori, ci meciul dintre doi supercampioni: Jacques Anquetil și Eddy Merckx.

Parizienii și-au întîmpinat idolul cu aplauze frenetice. Meciul, alcătuit din 4 probe, a fost cîștigat — se știe — de către Anquetil, o dată cu ultimul sprint.

După festivitatea de premiere, cei doi „supermeni" — cum îi numea presa — au fost asaltați de ziariști și admiratori. Anquetil s-a lăsat „torturat" îndelung. Mărturisea, fără nostalgia de rigoare, că, în toamna aceasta, după competiția Paris-Tours, care va fi „cursa lui de adio", va abandona ciclismul. Sigur?

O știre oficială anunță că asul francez își încheie în adevăr cariera ciclistă o dată cu alergarea Paris-Tours, programată la 28 septembrie. Născut la 8 ianuarie 1934, în Normandia, la Mont Saint Aignan, într-o familie de cultivatori, s-a afirmat de timpuriu în ciclism, drumul său fiind presărat cu victorii chiar de la început. În fruntea bogatului său palmares se află extraordinara performanță de a fi cucerit de 5 ori Turul Franței (1957, 61, 62, 63 și 64). A cîștigat de două ori Turul Italiei, în 1961 și în 1964, cînd a reușit „dubleul", realizat pînă atunci numai de Fausto Coppi, de a cuceri și Turul Franței în același an.

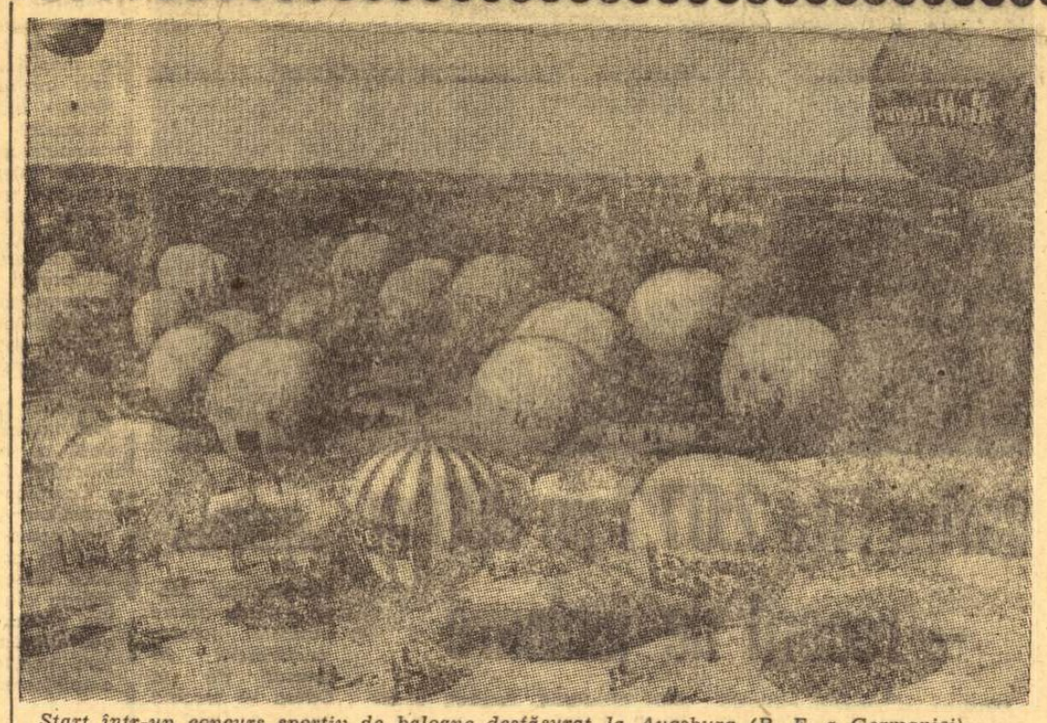
Victorios în Turul Spaniei 1963, de 5 ori în „clasica" alergare pe etape, Paris — Nisa (1957, 61, 63, 65 și 66) și în multe alte întreceri de anvergură, el s-a dovedit excepțional în probele contra cronometru, în care, pur și simplu, și-a surclasat adversarii. Astfel, la 19 ani, în 1953, a cîștigat pentru prima oară Marele Premiu al Națiunilor: 140 km, de unul singur, cu 40 km pe oră. A cîștigat apoi încă de opt ori această dificilă cursă, realizînd în 1961 pe 100 km o medie orară de peste 43 km, iar în 1966, pe 73 km (distanța probei în ultimii ani) o uimitoare medie orară de aproape 47 km.

Dar, firește, ne-ar trebui multe pagini numai pentru a consemna sutele sale de victorii, printre care și aceea în halucinanta cursă Bordeaux-Paris (560 km într-o zi), în anul 1965. Numele „Domnului Cronometru" nu putea lipsi din istoria recordului mondial al orei. Și, în adevăr, la 29 iunie 1956, pe pista Vigorelli (Milano) el a fost primul care a trecut incredibilul zid al celor 46 km parcurși în 60 de minute de rulaj solitar.

Jacques Anquetil părăsește arena ciclistă acoperit de glorie, dar și cu un regret — firesc — acela de a nu fi cucerit niciodată campionatul mondial.

O „mică" lipsă (compensată copios de celelalte trofee) în prodigioasa activitate a acestui mare sportiv.

Emil ENCEC



Start într-un concurs sportiv de baloane desfășurat la Augsburg (R. F. a Germaniei).

Sportul curselor de baloane

Preocupată de epoca avioanelor cu reacție, a rachetelor intercontinentale și a călătoriilor în spațiul cosmic, omenirea acordă încă prea puțină atenție reapariției unei distracții mai vechi, ce ar putea părea unora demodată: zborurile cu balonul. În ultimii ani ele au căpătat un tot mai pronunțat caracter sportiv fiind încercate sau realizate în mod oficial temerare traversări ale unor lanțuri de munți și ape, recorduri de înălțime și de distanță. Toate acestea au fost aduse în actualitate recent cu prilejul desfășurării, în localitatea elvețiană Rapperswil, a primei întîlniri internaționale a piloților de baloane.

În 1783 s-a ridicat în aer primul balon din lume. Aceasta s-a întîmplat în Franța, autorii acestei realizări fiind frații Montgolfier. După o perioadă de declin provocată de apariția avionului, „balooning" începe să recîștige teren.

La ora actuală, în diferite țări ale lumii există 1183 de piloți de baloane legitimați. Cei mai mulți se află în R.F. a Germaniei (unde există 92 de piloți și 36 de baloane), în S.U.A. (56 piloți, 44 baloane), în Elveția (32 piloți, 20 baloane), în Franța (21 piloți, 8 baloane). Sportul acesta este practicat în mod organizat și în Belgia, Marea Britanie, Olanda, Polonia, Austria. Ca o dovadă a dezvoltării pasiunii pentru aceste zboruri stă Elveția unde, de la 6 baloane existente acum zece ani, numărul lor a crescut la 20.

La fel ca în toate ramurile sporturilor aviatice, și baloanele sînt grupate pe clase după capacitatea lor. Există clasele „de curse": 460 mc, 600 mc, 780 mc, 945 mc, 1200 mc, 1680 mc și 2000 mc. Întrucît toate aceste mijloace de zbor funcționează cu aer cald, care este produs cu destulă dificultate, în ultimii ani se manifestă tendința reducerii capacității baloanelor. Aparatura lor de bord se compune dintr-un altimetru pentru determinarea înălțimii, un compas pentru direcție, un arzător de gaz-propan pentru dirijare și un termometru care indică temperatura aerului din interiorul balonului. Pentru a se obține ridicarea balonului se mărește temperatura aerului din el, iar pentru coborîre se scade această temperatură. În majoritatea cazurilor, baloanele sînt construite în prezent din materiale plastice.

Bineînțeles, există și terenuri de decolare și aterizare. În Statele Unite cele mai multe asemenea terenuri există în California și Texas. În Marea Britanie a luat ființă în anul 1966 o asociație a prietenilor zborurilor cu balonul, denumită „Hot-Air Group of British Baloon and Airschip Club". „Red Dragon" (Dragonul roșu) construit de englezi și avînd un volum de 1840 mc este la ora actuală cel mai mare balon cu aer cald din Europa. În Elveția acest sport se dezvoltă, în special pe lîngă fabricile de oxigen din Zurzach și Lenzburg, iar în R.F. a Germaniei principalele centre se găsesc la Augsburg și München.

Are vreun viitor sportul zborurilor cu balonul, sau „balooning" cum i se mai spune? Piloții care-l practică afirmă că da. „Față de alte mijloace de zbor, în balon ai avantajul că poți să vezi de la înălțime aspecte ale lumii noastre: animale, copaci, ape, orașe, munți, dintr-o perspectivă cu totul nouă" — afirmă unul dintre piloții americani, Charles MacArthur. „Te poți ridica pînă la peste 6000 de metri sau să cobori atît de aproape de pămînt încît ai posibilitatea să stai de vorbă cu cei aflați la sol. Și apoi, acest sport, dezvoltă îndemînarea, curajul, capacitatea de orientare" — declară Mac Arthur.

I. RETEGAN

Rînduri în amintirea fostului internațional Aurel Guga

...Cu cîteva decenii în urmă, în echipa națională a României evolua un jucător de mare valoare; acesta era Aurel Guga, primul căpitan al reprezentativei țării.

El s-a născut în anul 1900 în Banat; liceul l-a făcut în Oravița, iar fotbal a jucat pentru prima oară la Lugoj, în echipa Vulturii.

Apoi a venit la Universitatea Cluj, constituind faimoasa tripletă: Guga—Giurgiu I—Boncincat — din anul 1920. Deși era funcționar la căile ferate, în București, pleca la Cluj să joace în echipa lui dragă, alături de ceilalți coechipieri, deplasările făcîndu-le pe cont propriu.

În anul 1921, se stabilește în Cluj și se înscrie la Facultatea de drept și Academia comercială. Joacă, în continuare, la „U" Cluj pînă în 1926, cînd se transferă la Gloria Arad pentru un sezon, apoi trece la C.A.M.P. Petroșani. Revine la „U" Cluj în anul 1929 și joacă pînă în 1931, cînd se transferă la „Banatul" — Timișoara, fiind numit funcționar la Administrația financiară.

Decedează în anul 1937 (la vîrsta de 37 de ani): în urma unui accident de mașină, căzînd în Bega, s-a înecat.

Debutul său ca internațional s-a produs în 1922, la Belgrad, cu ocazia meciului de fotbal dintre echipele României și Iugoslaviei. El a jucat în acel meci pe post de aripă dreapta, de altfel, în linia de atac, el dădea randament pe oricare post ar fi jucat.

Rezultatul jocului: 2—1 pentru echipa țării noastre; primul gol l-a înscris Ronai, pentru ca victoria românilor să fie adusă de „Gugy", printr-un șut magistral.

A fost una dintre cele mai frumoase izbînzi ale culorilor românești. Iată formația României care a evoluat în acea partidă: Ritter (Chinezul) — Szilagy (C.S. Tg. Mureș), dr. Hirsch (C.A. Cluj) — Iacobi (Haghibor Cluj), Konigsberg (C.A.O.), Zimmerman (C.A. Timiș) — Guga („U" Cluj), Frech (Chinezul), Schiller (Chinezul), Ronai (C.A.O.), Auer I (AMEFA).

În amintirea fostului internațional Aurel Guga, Federația română de fotbal n-ar greși dacă ar institui o cupă memorială.

Ion NEDELCU

COMBUSTIBIL: VÎNTUL!

(Urmare din pag. 1)

față directoare, fie cea din spate, fie ambele.

— Cîte vele are o astfel de „corabie"?

— Totdeauna o singură velă, de diferite forme.

— Ce ne puteți spune despre desfășurarea concursurilor?

— Campionatele, care se desfășoară de obicei pe plajă sau pe aeroporturi dezafectate, comportă, ca și la yachting, 6 regate, dintre care cele mai bune 5 contează pentru întocmirea clasamentului. Plecările se dau ca la bob, fiecare pilot avînd voie să-și împingă ambarcațiunea vreo 10 m. Parcursul măsoară între 20 și 100 km.

Anul acesta, a 7-a ediție a campionatelor europene a avut loc la Saint-Malo, în Franța. Au fost prezenți piloți din Belgia, Danemarca, Anglia, R. F. a Germaniei, Olanda, Franța. Fiecare țară poate prezenta 8 piloți. Pentru femei și juniori se întocmesc clasamente separate.

— Care este explicația popularității de care se bucură sportul cu pînze?

— Explicația este simplă: cu ajutorul „corăbiilor de uscat" se pot parcurge zeci și sute de kilometri, pe orice teren, folosindu-se un „combustibil" gratuit, aflat la îndemîna oricui: vîntul!

La început, cînd s-a făcut această afirmație unii au fost sceptici. Împotriva acestui scepticism am folosit argumentul cel mai convingător: faptele. Acum doi ani, la Colomb-Bechar, în Algeria, s-a dat startul primului raid transsaharian cu velierele de uscat. Sosirea a avut loc la Nouackchott, în Mauritania, la 2 500 km distanță de punctul de plecare. S-a „navigat" peste bolovani și nesfîrșite întinderi de nisip, la întrecere cu adevăratele corăbii ale deșertului: cămilele. Din cele 12 veliere care s-au prezentat la plecare, 8 au terminat raidul.

— Cum s-a născut acest nou sport?

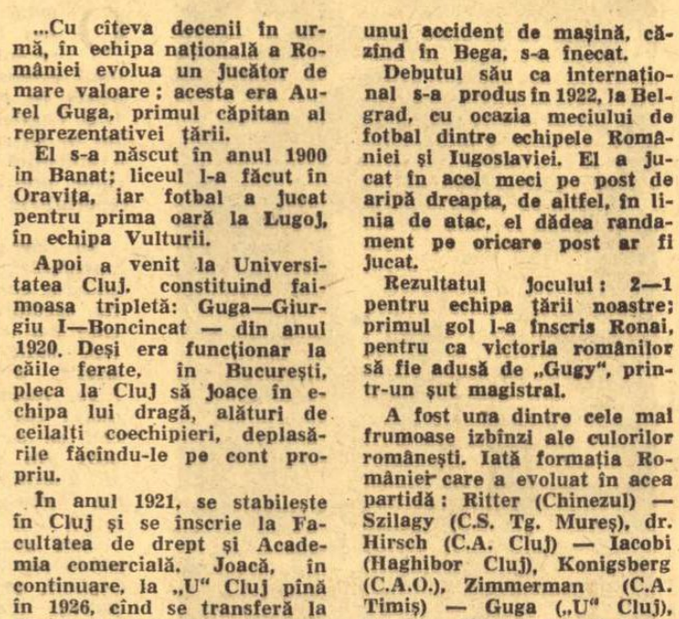
— Navigația pe uscat, cu vele, s-a practicat încă din antichitate și mărturii despre ea găsim în memoriile unui împărat chinez din sec. 4 e.n. În 1600, un inginer, numit De Bruges, a construit un velier cu care a parcurs 75 de km, cu 18 persoane la bord, cu o viteză care „te împiedica să recunoști pasagerii", după mărturiile unui spectator. Celebrul Bleriot, primul aviator care a reușit să zboare peste Canalul Mînecii, era un adept fervent al velierului de uscat.

— Care sînt calitățile necesare practicării acestui sport?

— Reflexe deosebite, rezistență fizică, simțul orientării. Este un sport în care pilotul se găsește într-o strînsă comuniune cu natura. Pentru a putea conduce bine un velier de uscat, pilotul trebuie să fie îndrăgostit deopotrivă de natură și de viteză.

Și motociclistii pot lua o măsură de prevedere, încheind o asigurare la ADAS.

Primele sînt convenabile.



Și la sport, ca și în orice deplasare, în concediu, la munte sau la mare, o asigurare „TURIST", încheiată la ADAS, are o utilitate de neprețuit. Cu numai 15 lei se ia o măsură de prevedere pe timp de o lună.